

Bruxelas, 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

PROPOSTA DE DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (reformulação)

{ COM(2017) 280 final }
{ SWD(2017) 190 final }
{ SWD(2017) 192 final }
{ SWD(2017) 193 final }

Ficha de síntese
Avaliação de impacto da revisão da Diretiva 2004/52/CE e da Decisão 2009/750/CE («quadro jurídico do SEEP»)
A. Necessidade de agir
Qual o problema e por que tem dimensão europeia?
<p><i>Os mercados nacionais da cobrança eletrónica de portagens são dominados por monopólios locais e os fornecedores de serviços de portagem à escala da UE («fornecedores do SEEP¹») enfrentam obstáculos à expansão para novos mercados. Em consequência disso, os utentes das estradas precisam de vários identificadores de bordo (IB) diferentes, vários contratos e várias modalidades de faturação para pagar as portagens nas diferentes partes da UE, o que resulta em elevados custos e encargos.</i></p> <p><i>Outro problema consiste na relativa impunidade dos veículos registados num Estado-Membro e que não pagam as portagens noutro Estado-Membro. Na realidade, não existe hoje em dia uma solução eficaz a nível da UE para trocar informações sobre infrações ao pagamento de portagens. Isto tem por resultado uma ausência de receitas das portagens e a frustração dos condutores cumpridores, mas também impede a evolução tecnológica, das tradicionais praças de portagem para soluções modernas que permitem a livre circulação do tráfego.</i></p>
Resultados esperados
<p><i>Objetivo geral: Contribuir para o correto funcionamento do mercado interno ao garantir o pleno acesso à interoperabilidade nos serviços de portagem de acordo e em proporção com as necessidades dos utentes das estradas.</i></p> <p><i>Objetivo específico 1: Remover as barreiras à entrada no mercado e promover o desenvolvimento de um mercado competitivo para os serviços de cobrança eletrónica de portagem.</i></p> <p><i>Objetivo específico 2: Melhorar o nível de cumprimento das portagens por parte de veículos registados no estrangeiro.</i></p> <p><i>Objetivo específico 3: Remover as obrigações excessivas para os fornecedores do SEEP.</i></p>
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
<p><i>A forma inadequada da organização do mercado da cobrança eletrónica de portagens no Estado-Membro A afeta negativamente os utentes das estradas registados no Estado-Membro B, e vice-versa. Por conseguinte, os Estados-Membros, a título individual, não têm incentivos para mudar a situação a menos que sejam tidos em conta os interesses dos cidadãos e das empresas da União. Tal resultado só pode ser alcançado através da ação ao nível da UE.</i></p> <p><i>Relativamente à fiscalização transfronteiras do pagamento de portagens, uma abordagem puramente intergovernamental já demonstrou que não funciona. Só a UE pode implementar um sistema eficiente para o intercâmbio de informações sobre infratores ao pagamento das portagens em todos os Estados-Membros.</i></p>
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
<p><i>Foram consideradas três opções alternativas:</i></p> <p>1) Autorregulação para alcançar o objetivo específico 1 + medidas legislativas para alcançar os objetivos específicos 2 e 3. <i>Nesta opção política, a Comissão acorda com a indústria uma série de objetivos operacionais claros derivados do primeiro objetivo específico, mas não impõe a forma como esses objetivos devem ser alcançados. A autorregulação é completada com regulamentação vinculativa para alcançar os objetivos específicos 2 e 3.</i></p> <p>2) Abordagem legislativa, <i>em que todos os problemas identificados e as causas dos problemas são abordados com legislação da UE (alteração das Diretiva 2004/52/CE e da Decisão 2009/750/CE).</i></p> <p>3) Uma única norma da UE relativa às portagens eletrónicas para facilitar a interoperabilidade técnica e processual + medidas legislativas para promover a concorrência no mercado e alcançar os objetivos específicos 2 e 3. <i>Nesta opção política, o custo do fornecimento de serviços interoperáveis é reduzido graças a uma profunda harmonização dos sistemas e procedimentos de cobrança de portagens. Os demais objetivos são atingidos através de alterações na legislação.</i></p> <p>A opção política 2 é a opção preferida. Está em segundo lugar em termos de eficiência para alcançar os objetivos, mas é a primeira em termos de análise custo-benefício.</p>
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
<p>A OP1 <i>é apoiada pela Plataforma de Facilitação do SEEP (PFS) – uma plataforma de cooperação setorial que envolve os principais intervenientes na cobrança eletrónica de portagens em 12 países. A maioria dos membros da PFS também apoia (ou apoia em grande medida) a OP2.</i></p>

¹ SEEP: serviço eletrónico europeu de portagem.

As medidas legislativas incluídas na **OP2** assentam essencialmente nas constatações da indústria e das administrações nacionais sobre as lacunas da legislação em vigor. Quase todas as medidas receberam um grande apoio das partes interessadas (em especial os Estados-Membros) embora se tivesse manifestado oposição quanto a certos elementos.

Por último, a **OP3** tem o apoio dos utentes de estradas não profissionais, e foi apontada como o caminho a seguir por alguns políticos. No entanto, é amplamente rejeitada por representantes do setor das portagens.

C. Impacto da opção preferida

Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

A **OP2** trará poupanças para os **utentes das estradas** que ascendem a 370 milhões de € (valor atual líquido - VAL, 2016-2025). Estas poupanças beneficiarão sobretudo a **indústria de camionagem**, que é composta essencialmente por PME. Os **gestores das redes de estradas** beneficiarão de poupanças por não terem de adquirir IB redundantes (VAL 48 milhões de €) e de receitas adicionais das portagens resultantes da existência de normas mais adequadas para a execução transfronteiras (150 milhões de € por ano). Os **fornecedores do SEEP** beneficiarão de uma redução dos encargos regulamentares associados à entrada nos mercados nacionais (VAL 10 milhões de €, para um grupo esperado de 12 fornecedores do SEEP). Além disso, assistirão à expansão do seu mercado com receitas adicionais de 700 milhões de € anuais.

Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Os **gestores das redes de estradas** terão custos adicionais com a adaptação dos seus sistemas de portagem aos novos requisitos num valor de 174 milhões de € (VAL).

Globalmente, os **benefícios líquidos acumulados da OP2 (custos-benefícios) são de 254 milhões de € (VAL).**

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

O único tipo de impacto sobre as **PME** é um benefício, pelo que não são necessárias isenções. O grupo de PME mais afetado são as empresas de transporte rodoviário. **Recai sobre elas um impacto líquido positivo acumulado de 300 milhões de € (VAL).**

Globalmente, a iniciativa aumentará o nível de competitividade no mercado da cobrança eletrónica de portagens ao estabelecer regras de mercado justas. A iniciativa contribuirá para aumentar a competitividade das empresas de **transporte rodoviário** (já que lhes reduzirá os encargos regulamentares). Aumentará muito o nível de competitividade dos **fornecedores do SEEP**.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?

Uma vez que muitos gestores de estradas são na realidade administrações ou agências nacionais, os custos adicionais para os gestores de estradas terão um impacto nos orçamentos nacionais. Porém, este impacto será relativamente reduzido (no máximo alguns milhões de euros por administração nacional).

O uso obrigatório do «modelo do revendedor», em que o fornecedor do SEEP emite uma fatura para os aderentes em seu próprio nome, e não em nome do gestor da estrada, pode levar a algumas dificuldades com a implementação em Estados-Membros que consideram as portagens como sendo impostos.

Haverá outros impactos significativos?

Outros impactos não serão significativos quando comparados com os já descritos supra.

Proporcionalidade?

As medidas da opção política 2 foram definidas com base em extensas consultas e diálogos com todos os atores no mercado da cobrança eletrónica de portagens, pelo que refletem um consenso entre os agentes do setor. Desta forma, garante-se a sua proporcionalidade.

D. Seguimento

Quando será reexaminada a política?

Prevê-se que a Comissão analise os impactos da nova legislação em 2025.

C. Impacto da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
A OP3b: <ul style="list-style-type: none"> • Reduziria os custos de congestionamento em 9 mil milhões de € até 2030, providenciaria receitas adicionais das portagens de 10 mil milhões de € por ano e ajudaria a aumentar o investimento nas estradas em 25 %; • Reduziria significativamente as emissões de CO₂, NO_x e partículas; • Melhoraria a saúde pública e reduziria os custos da poluição atmosférica e dos acidentes (0,37 mil milhões de € até 2030); • Permitiria gerar até 208 000 novos postos de trabalho e benefícios adicionais de 0,19% do PIB; e • Contribuiria para o tratamento igual dos cidadãos da UE, reduzindo para metade o preço das vinhetas de curta duração.
Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
Aumento dos custos de transporte de mercadorias de 1,1%, enquanto os custos de transporte de passageiros permanecem inalterados. Os custos para as autoridades incluem a implantação de novos sistemas de portagem ou da expansão dos existentes para os Estados-Membros envolvidos (investimento pontual de 1,2-1,4 mil milhões de € no seu conjunto) e custos operacionais de 168-200 milhões de €/ano. A extensão da tarifação rodoviária a novas partes da rede e a novos grupos de utilizadores poderia aumentar os custos de conformidade para os utentes das estradas em 198-228 milhões de €/ano.
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?
Perto de 100 % das empresas de transporte rodoviário são PME. A extensão das portagens rodoviárias aumentaria os seus custos de conformidade; no entanto, a maioria dos custos adicionais são transferidos para os clientes, levando a um aumento de preços marginal (menos de 0,25 %). Um aumento dos investimentos em infraestruturas teria um forte impacto positivo sobre o setor da construção.
Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?
O setor público beneficiará de receitas adicionais, que compensam os custos de investimento na implantação e funcionamento dos novos sistemas de portagem eletrónica. O impacto líquido nos orçamentos dos Estados-Membros pode representar um excedente de cerca 10 mil milhões de € por ano.
Haverá outros impactos significativos?
Espera-se uma redução relativamente forte no consumo de <i>diesel</i> (de 1,3 %).
Proporcionalidade?
A iniciativa contribui meramente para a consecução dos objetivos. Em vez de exigir a aplicação da tarifação rodoviária, coordena e facilita a ação nacional. Os custos para os Estados-Membros, as empresas e os cidadãos são limitados quando se comparam com os benefícios potenciais. Assim, não excede o que é necessário para resolver os problemas identificados e cumprir os objetivos.
D. Seguimento
Quando será reexaminada a política?
A Comissão avaliará a nova legislação em 2025.